@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

05/2021



Warszawski Transport Publiczny

Przybywają!

그들이 온다!

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



POŁOWA MIEJSC SIEDZĄCYCH I STOJĄCYCH W POJEŹDZIE MUSI POZOSTAĆ WOLNA

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Tramwaje jeżdżą po Warszawie już od ponad 150 lat. Przez ten czas zmieniał się ich „napęd" (konie zostały zastąpione elektrycznością), wygląd, wysokość podłogi, malowanie. Niedługo do tej pięknej i długiej historii zostanie dopisany kolejny rozdział. Produkcja nowych tramwajów w fabryce Hyundai Rotem jest już bardzo zaawansowana - do Polski płyną pierwsze dwa pojazdy w ramach nowego kontraktu.

Jest to możliwe dzięki wytrwałej i ciężkiej pracy zespołów inżynierów i planistów z Tramwajów Warszawskich oraz koreańskiego przedsiębiorstwa. Jakie kroki trzeba było wykonać, by otrzymać pojazdy „szyte na miarę" dla Warszawy? Co zostało zapisane „na sztywno" w dokumentach przetargowych, a co pozostawiono do uzgodnień z wybranym wykonawcą? Co jest jeszcze do zrobienia, zanim nowe tramwaje wyjadą na tory i zaczną wozić warszawiaków? Ile i jakich testów trzeba przeprowadzić? Zapraszamy do lektury tekstu „Nowoczesność i tradycja". Wygląd nowych tramwajów można porównać z tymi z naszego fotoreportażu z parady zabytkowych tramwajów i autobusów z tegorocznej Nocy Muzeów – widać jak długą drogę przeszedł ten środek transportu.

Długą historię mają także warszawskie przystanki, które przez lata się zmieniały, dostosowując wygląd i funkcjonalność do potrzeb pasażerów. Ostatni, jak dotąd rozdział, napisany został w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Dzięki temu na ulicach stoją nowoczesne i estetyczne wiaty. Nie było łatwo, prace trwały kilka lat, ale warto było czekać na efekty.

Jak dba się o czystość torów tramwajowych? Najlepsze jest zamiatanie i zmywanie na mokro. Mistrzami w tej dziedzinie są pracownicy Zarządu Oczyszczania Miasta, którzy zdradzają, w jaki sposób to robią.

Życzymy przyjemnej lektury

okładka: fot. Tramwaje Warszawskie

Warszawskie Linie Turystyczne 2021

Zabytkowe tramwaje i autobusy, kolej wąskotorowa, promy łączące brzegi Wisły to tegoroczne atrakcje Warszawskich Linii Turystycznych. Tegoroczny, 13. sezon WLT potrwa do 26 września.

Warszawskie Linie Turystyczne to nie tylko gratka dla miłośników komunikacji miejskiej, ale także sposób na poznanie Warszawy, jej zabytków i ciekawych miejsc. Przejazd zabytkowym tramwajem czy autobusem pozwala poczuć powiew historii, jest atrakcją dla dzieci



i dorosłych oraz aktywną formą spędzenia wolnego czasu. Z kolei przeprawa przez Wisłę promem pozwala zobaczyć miasto z innej perspektywy, przenieść się z bulwarów na zielony brzeg rzeki i cieszyć pobytem na plaży czy dalszą przejażdżką rowerem po wytyczonych ścieżkach.

Linia tramwajowa 36

Wraz z początkiem maja na torach pojawiły się zabytkowe tramwaje linii 36, które jeżdżą trasą: PL. NARUTOWICZA – Filtrowa – Nowowiejska – Marszałkowska – Andersa – Mickiewicza – Słowackiego – METRO MARYMONT. Z ich okien można podziwiać malowniczą ulicę Filtrową, ulicę Marszałkowską z socrealistyczną Marszałkowską Dzielnicą Mieszkaniową oraz zielony Żoliborz i jego modernistyczną architekturę.

Do 27 czerwca tramwaje kursują w soboty, niedziele i święta od godz. 12.00 do 20.00. W wakacje, od 28 czerwca do 3 września, tramwaje linii 36 wyjeżdżają na tory codziennie. Od początku września do końca sezonu WLT tramwaje przyjadą na przystanki tylko w weekendy.

Do obsługi linii 36 zostały skierowane doskonale znane warszawiakom tramwaje 13N, 105Na nazywane „akwariami” oraz wyjątkowy egzemplarz 102N (ten tramwaj został sprowadzony do Warszawy z Poznania w 2004 roku). Tramwaj 13N to najbardziej warszawski z warszawskich tramwajów. „Parówki”, „trzynastki”, „kabany” – każdy warszawiak i każda warszawianka na pewno choć trochę kojarzy charakterystyczny kształt tego pojazdu, wielu pamięta dźwięk tramwaju zjeżdżającego np. z wiaduktu ulicy A. Mickiewicza czy zamykanych harmonijkowych drzwi. Tramwaje 13N stały się jednym z symboli Warszawy. Widać je w wielu polskich filmach i serialach. Zostały opracowane i wyprodukowane tylko z myślą o Warszawie, w chorzowskiej fabryce Konstal powstało ich aż 840. Ostatni kurs 13N wykonał po 53 latach od dostawy pierwszego wagonu, w niedzielę 4 stycznia 2013 roku. Dzisiaj pięć tramwajów 13N pełni jeszcze funkcję techniczną w zajezdniach Tramwajów Warszawskich. Zachowano osiem wagonów, które wożą pasażerów jako jeżdżące zabytki. Tramwajarze przygotowali specjalną stronę internetową tylko o „parówkach” – 36.com.pl.

Linia autobusowa 100

W czasie podróży zabytkowymi jelczami można zobaczyć miasto po prawej i lewej stronie Wisły. Autobusy linii 100 kursują na trasie: CENTRUM – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsud-



skiego – Senatorska – Miodowa – Świętojerska – Karmelicka – Stawki – Konwiktorska – Wybrzeże Gdańskie – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności" – Targowa – al. Zieleniecka – al. Józefa Poniatowskiego – Nowy Świat – Al. Ujazdowskie – Bagatela – Marszałkowska – CENTRUM.

Wycieczkę autobusem linii 100 można połączyć ze spacerem po atrakcyjnych zakątkach Warszawy. Można nim dojechać m.in.: na Stare Miasto, do Parku Praskiego i ZOO, na ulicę Ząbkowską z Centrum Praskim Koneser i do Łazienek Królewskich.

Przez cały sezon Warszawskich Linii Turystycznych „setka" kursuje w soboty, niedziele i święta od godz. 12.00 do 18.00.

W autobusach i tramwajach Warszawskich Linii Turystycznych obowiązują wszystkie bilety taryfy Zarządu Transportu Miejskiego.





Promy

Na Wisłę wróciły promy. Bezpłatnie można korzystać z przepraw promowych przez królową polskich rzek w trzech miejscach:

1. Cypel Czerniakowski (pomost pływający) – Saska Kępa (plaża),
2. Most Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża),
3. Podzamcze Fontanny (pomost pływający) – ZOO (plaża).

Do 30 czerwca promy kursują w soboty, niedziele i święta oraz dodatkowo w dni powszednie 1 i 4 czerwca. W tym czasie Pliszka, Wilga i Słonka wykonają po 30 kursów dziennie.

Od 1 lipca do 31 sierpnia promy będą pływały codziennie. We wrześniu połączą brzegi Wisły tylko w weekendy. Promami można przewozić rowery.

Linia tramwajowa T

Od początku wakacji, w sobotę 26 czerwca, tramwaje linii turystycznej T rozpoczną kursowanie na trasie: PL. NARUTOWICZA – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Józefa Poniatowskiego – rondo J. Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności" – Towarowa – Grójecka – PL. NARUTOWICZA. „Tetką" dojedziemy m.in. na Saską Kępę, do Parku Skaryszewskiego oraz na zabytkową Pragę i Stare Miasto.





Z przejazdów tramwajami linii T będzie można korzystać w soboty i niedziele w godzinach 12.00-18.00 do końca sierpnia.

Podobnie jak w pojazdach linii 36 i 100, w tramwajach linii T będą obowiązywały bilety Zarządu Transportu Miejskiego.

Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa i linia autobusowa 51

W ramach WLT kursuje Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa. Pociąg zabytkowej kolei wąskotorowej wyrusza w każdą sobotę wczesnym popołudniem ze stacji w Piasecznie. Przejeżdża przez Zalesie Dolne z zabytkową stacją z lat 30. XX wieku, Głosków, Runów, Złotokłos i dociera do Tarczyna. W drodze powrotnej zatrzymuje się w Runowie, gdzie peron znajduje się tuż przy leśnej polanie. Tu pasażerowie mają czas dla siebie. Można przejść się na spacer do lasu, poleniuchować na trawie lub zwiedzić pobliski Złotokłos – przedwojenne letnisko gdzie wychował się Marek Hłasko i mieszkał m.in. Mieczysław Fogg. Czas przejazdu kolejką wraz z piknikiem w Runowie to około 4 godziny. Do Piaseczna można dojechać z Warszawy m.in. autobusami specjalnej zabytkowej linii autobusowej 51.

Linia autobusowa 51

Linia 51 jest przeznaczona tylko dla osób wybierających się na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową. Z autobusu można skorzystać na podstawie biletu, wydanego przez Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej, na przejazd kolejką i dowożący do niej autobus. Nie ma możliwości zakupu biletu tylko na autobus linii 51.

Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami

Z uwagi na ograniczoną ilość miejsc dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osoby zainteresowane przejażdżką proszone są o wcześniejsze skontaktowanie się z PGTKW w celu ustalenia szczegółów.

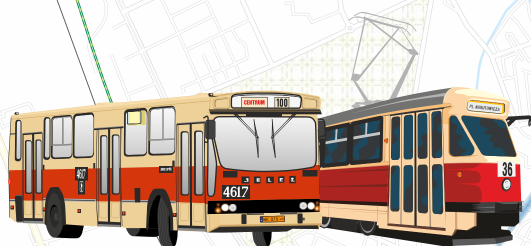
Zasady bezpieczeństwa epidemicznego

Przypominamy, w pojazdach Warszawskich Linii Turystycznych obowiązują limity liczby pasażerów, obowiązek zakrywania nosa i ust maskami, zachowywanie bezpiecznego odstępu od innych. Na promach należy stosować ogólne zasady bezpieczeństwa sanitarnego. ■



LEGENDA / *Key to symbols*

- **przystanki linii autobusowej 100 (linia jednokierunkowa)**
  bus tourist line 100 stops (one way route)
- **przystanki linii tramwajowej 36**
  tram tourist line 36 stops
- **przystanki linii promowych**
  ferry tourist lines stops



METRO MARYMONT
J. Słowackiego
Teatr Komedia
Pl. Wilsona
36
A. Mickiewicza
Pl. Inwalidów
ks. J. Popiełuszki
Gen. Zajączka
Cytadela Warszawska
Dw. Gdański
Miejski Ogród Zoologiczny
al. „Solidarności"
Sanguszki
prom „Wilga"
100
Bolesć
Wisła
Park Praski
Targowa
Ząbkowska
Muranowska
Dzika
Muzeum Historii Żydów Polskich POLIN
100
al. Jana Pawła II
Stare Miasto
Podzamcze
Pl. Krasińskich
Muranów
Nalewki-Muzeum
Zamek Królewski
Kapitulna
36
Metro Ratusz-Arsenał
Wybrzeże Kościuszkowskie
Wybrzeże Szczecińskie
al. Zieleniecka
Pl. Bankowy
100
Krakowskie Przedmieście
36
Pl. Piłsudskiego
Okopowa
Ogród Saski
Centrum Nauki Kopernik
Park Skaryszewski
Stadion Narodowy
Królewska
Marszałkowska
Świętokrzyska
prom „Pliszka"
Rondo Waszyngtona
Metro Świętokrzyska
Most Poniatowskiego
100
CENTRUM
100
Pałac Kultury i Nauki
Muzeum Narodowe
Muzeum Wojska Polskiego
prom „Słonka"
Al. Jerozolimskie
36
Pl. Trzech Krzyży
Hoża
100
100
Pl. Konstytucji
Pl. Zbawiciela
Pl. Na Rozdrożu
Al. Jerozolimskie
Grójecka
Nowowiejska
Pl. Politechniki
Raszyńska
NIK
36
Metro Politechnika
Pl. Zbawiciela
Al. Ujazdowskie
PL. NARUTOWICZA
al. Armii Ludowej
Marszałkowska
Łazienki Królewskie
Pole Mokotowskie
Łazienki Królewskie

Warszawskie Linie Turystyczne

Wymieniamy Karty Ucznia w klasach 4-7

Karty Ucznia uprawniające uczniów szkół podstawowych do bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym wydane w 2017 roku stracą ważność 30 września.

Uczniowie stołecznych szkół podstawowych oraz warszawiacy uczęszczający do podwarszawskich szkół podstawowych mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym. Uprawniają do tego Karty Ucznia wydawane przez Zarząd Transportu Miejskiego. Karty te obowiązują w 1. i 2. strefie biletowej, można więc z nimi podróżować także autobusami linii strefowych „700" poza granicami Warszawy, linii lokalnych L oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze obowiązywania wspólnego biletu. Dzięki temu uczniowie mogą bezpłatnie poruszać się po aglomeracji warszawskiej, nie tylko w drodze do szkoły.

W tym roku konieczna jest wymiana kart używanych obecnie przez uczniów klas 4-7. Są to karty ważne do 30 września tego roku.

Wymienić kartę i jednocześnie przedłużyć jej ważność można w trzech prostych krokach. Poniżej krótka instrukcja dla rodziców:

1. Przygotuj: link do strony internetowej, przez którą złożysz wniosek o przedłużenie ważności karty (link otrzymasz w szkole, do której uczęszcza Twoje dziecko); numer obecnej Karty Ucznia oraz zdjęcie dziecka. Zdjęcie powinno być legitymacyjne, wykonane w orientacji pionowej na jednolitym, jasnym tle. Upewnij się, czy jest ono w odpowiednim formacie – JPG lub PNG, w minimalnej rozdzielczości 200×259 pikseli, a wielkość pliku nie przekracza 2 MB. Zdjęcie powinno być aktualne i wykonane w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.
2. Wejdź na stronę internetową, której adres otrzymałeś ze szkoły i wybierz wniosek o przedłużenie Karty Ucznia. Wypełnij wymagane pola, dodaj zdjęcie i wyślij wniosek. Na adres e-mailowy otrzymasz potwierdzenie złożenia wniosku, a później informację o rozpatrzeniu wniosku.
3. Odbierz Kartę Ucznia – po otrzymaniu wiadomości o jej wyrobieniu i dostarczeniu – w szkole Twojego dziecka.

Przedłużenie ważności Karty Ucznia jest bezpłatne.

Można także złożyć wniosek w formie papierowej w szkole dziecka. Trzeba tylko pamiętać o dołączeniu do wniosku zdjęcia legitymacyjnego w rozmiarze 3,5×4,5 cm.

Karty Ucznia dla uczniów klas 6-7

Uczniowie klas 6-7 mogą również przedłużyć ważność Karty Ucznia w Punktach Obsługi Pasażerów. W tym przypadku nie trzeba wymieniać karty na nową.

WYMIENIAMY KARTY UCZNIA

W KLASACH 4-7



Uczniowie podróżują bezpłatnie – Karta Ucznia dla pierwszoklasistów

Jesteście Państwo rodzicami lub opiekunami dziecka, które we wrześniu rozpoczyna naukę w szkole podstawowej? Jeśli tak, zachęcamy do wyrobienia Karty Ucznia, dzięki której dziecko będzie bezpłatnie korzystało z Warszawskiego Transportu Publicznego. Pierwszoklasiści dostaną karty z wyjątkowym wzorem przygotowanym przez 9-letnią Zosię z bielańskiej szkoły.

Czym jest Karta Ucznia?

Od 2017 roku uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz dzieci mieszkające w Warszawie, ale uczące się w miejscowościach z nią sąsiadujących, nie płacą za przejazdy Warszawskim Transportem Publicznym. Uprawnienia te potwierdza Karta Ucznia wydawana – za pośrednictwem szkół – przez Zarząd Transportu Miejskiego.

Na podstawie Karty Ucznia można bezpłatnie podróżować Warszawskim Transportem Publicznym w obydwu strefach biletowych oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Dzięki temu dzieci i młodzież jeżdżą „na karcie" nie tylko do szkoły i domu, ale mogą także wybrać się na dalszą wycieczkę.

Jak wyrobić Kartę Ucznia?

Wniosek o wydania Karty Ucznia można złożyć on-line. Ze szkoły, do której będzie uczęszczało dziecko otrzymają Państwo link do strony internetowej. Na stronie wypełnia się wniosek-formularz.

Do złożenia wniosku potrzebne jest aktualne legitymacyjne zdjęcie dziecka wykonane w orientacji pionowej na jednolitym, jasnym tle. Fotografia powinna być w formacie JPG lub PNG, w minimalnej rozdzielczości 200×259 pikseli, a wielkość pliku nie może przekraczać 2 MB.

Po wypełnieniu i wysłaniu wniosku, otrzymają Państwo e-mailem potwierdzenie złożenia dokumentu. Gotową kartę dostarczymy do szkoły, a szkoła zawiadomi o możliwości jej odbioru.

Co w przypadku, gdy dziecko uczęszcza do podwarszawskiej szkoły?

Jeżeli mieszkają Państwo w Warszawie, ale dziecko rozpoczyna edukację w szkole znajdującej się w sąsiadującej z nią miejscowości, kartę można wyrobić w Punkcie Obsługi Pasażerów.

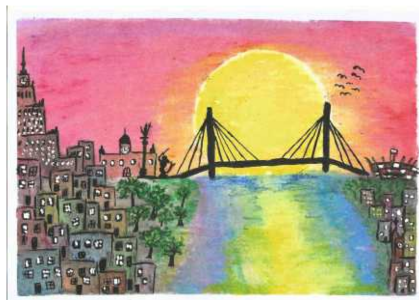
Należy zabrać ze sobą:

- wypełniony wniosek o wydanie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej
- aktualne legitymacyjne zdjęcie (o wymiarach 3,5x4,5 cm) dziecka
- ważną legitymację szkolną (na której wskazany jest adres zamieszkania ucznia) lub zaświadczenie wydane przez szkołę (z podanym adresem miejsca zamieszkania ucznia oraz informacją o uczęszczaniu dziecka do szkoły w określonym roku szkolnym) i dokument potwierdzający tożsamość dziecka.

Zachód słońca nad Wisłą

Dzieci, które rozpoczynają naukę w roku szkolnym 2021/22 otrzymają Karty Ucznia z wyjątkowym wzorem przygotowanym – w ramach konkursu ogłoszonego przez m.st. Warszawa - przez 9-letnią Zosię z bielańskiej szkoły.

Zosia „zaprasza" nas wieczorem – podczas pięknego zachodu słońca – nad Wisłę w okolice pomnika Syreny i mostu Świętokrzyskiego. W tle miasto szykuje się do snu, zarówno jego lewy brzeg z górującym nad nim Pałacem Kultury i Nauki, jak i prawy – z PGE Stadionem Narodowym i urokliwymi kamienicami na Saskiej Kępie.



Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia dla pierwszoklasistów oraz o wymianie kart wydanych w 2017 roku na stronie WTP w zakładce „Karta ucznia". ■





Warszawski
Transport
Publiczny

MOJA KARTA MIEJSKA

Prace konkursowe uczniów warszawskich szkół podstawowych

 www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 | WARSZAWA 19115

Narysowali Warszawę, która ozdobi Karty Ucznia

Poznaliśmy zwycięzców konkursu „Moja Karta Miejska", których prace plastyczne ozdobią warszawskie Karty Ucznia.

Spośród prawie 22 tysięcy głosów oddanych poprzez stronę internetową, najwięcej otrzymały ilustracje przygotowane przez Zofię Kotte – uczennicę trzeciej klasy bielańskiej szkoły podstawowej (w kategorii klas I-IV) oraz Kacpra Ciechowskiego, ucznia piątej klasy szkoły podstawowej w Ursusie (w kategorii klas V-VIII). Laureaci konkursu otrzymali w nagrodę rowery.

Zwycięskie prace ukazują piękno Warszawy, choć każda z nich w inny sposób. Ilustracja Zosi przenosi widza nad Wisłę w czasie pięknego zachodu słońca, w okolice pomnika Syreny i mostu Świętokrzyskiego. Żywe, mocne kolory kontrastują ze stonowaną barwą szykującej się do snu zarówno zabudowy lewego brzegu – górującego nad nim Pałacu Kultury, jak i Saskiej Kępy po drugiej stronie rzeki. Z kolei Kacper zaakcentował w swojej pracy znane miejsca i zabytki, stanowiące wizytówki stolicy. Widz z łatwością wskaże m.in. Zamek Królewski, Kolumnę Zygmunta, Warszawski Ogród Zoologiczny czy Stadion Narodowy. Co ciekawe, niektóre obiekty są surrealistycznie zawieszone nad miastem, niejako płynące po niebie wzdłuż nurtu Wisły. Całość w radosnych kolorach jest Warszawą… jakby ze snu. ■


Zwycięska praca w kategorii klas I-IV
autor – Zofia Kotte


Zwycięska praca w kategorii klas V-VIII
autor – Kacper Ciechowski

Płyną nowe tramwaje dla Warszawy

W drodze do Polski są dwa pierwsze tramwaje, które przeszły pozytywne testy w fabryce. Na warszawskich ulicach pojawią się jesienią.

Zakończyła się budowa dwóch pierwszych tramwajów dla Warszawy. Wagony przeszły pozytywnie testy. Producent sprawdził m.in. urządzenia elektryczne, hamulce i systemy związane z bezpieczeństwem. Tramwaj został podniesiony, przetestowano jak zachowuje się na ciasnych zakrętach. Sprawdzono też jego szczelność, działanie klimatyzacji, oświetlenia, a nawet wyregulowano głośność dzwonka. Po zaliczonych testach tramwaje załadowano na statek, którym płyną do Polski. Z początkiem wakacji w Warszawie rozpoczną się testy homologacyjne. Jesienią powinny zostać włączone do jazdy po stołecznych torach tramwajowych.

Jakie będą nowe tramwaje?

Nowe tramwaje są specjalną konstrukcją „szytą na miarę" dla Warszawy – z całkowicie płaską podłogą i skrętnymi wózkami. W odróżnieniu od obecnie używanych tramwajów, w nowych wagonach przedni i ostatni wózek będzie tzw. wózkiem obrotowym. Pozwoli to na ograniczenie zużycia szyn, a także zapewni cichszą jazdę na łukach. Do stolicy trafią trzy rodzaje pojazdów szynowych, o różnej długości, w wersji jednokierunkowej i dwukierunkowej. Będą to najdłuższe tramwaje w stolicy. Ich długość to prawie 33 metry, czyli aż 2,5 metra więcej niż najpopularniejsze w stolicy tramwaje niskopodłogowe. W każdym długim

tramwaju będzie mogło podróżować nawet 240 osób.

Polsko-koreańska współpraca

Aż 60 procent komponentów w nowych tramwajach dla stolicy pochodzi z Polski i Unii Europejskiej. Cały osprzęt energoelektroniczny powstaje w Warszawie i dostarcza go firma Medcom, która współpracuje ze światowymi producentami taboru szynowego. Z innej polskiej firmy, mającej siedzibę w Warszawie – ATM – pochodzą rejestratory parametrów jazdy. Z kolei, fotele dla motorniczych, skomplikowane konstrukcje ze sterowaniem pneumatycznym, dostarcza śląska firma Damiro. Hyundai Rotem to jeden z największych producentów pojazdów szynowych na świecie. Dostarczył ich kilka tysięcy do 36 krajów na świecie.



fot. Tramwaje Warszawskie

Przesadzamy, budujemy

Budowę nowej pętli autobusowej przy skrzyżowaniu ulicy J. Ostroroga z Wawrzyszewską rozpoczęliśmy od przesadzenia drzew. Nadal będą rosły w sąsiedztwie.

Trwają prace budowlane przy skrzyżowaniu ul. J. Ostroroga z Wawrzyszewską. Do końca roku powstanie tam pętla autobusowa Ostroroga, która zastąpi obecnie funkcjonującą – Młynów.

Projekt nowej pętli zakłada także urządzenie terenów zielonych i przesadzenie 11 drzew – klonu i robinii akacjowych – które kolidują z budową. Wszystkie, w miarę możliwości, pozostaną blisko pętli, w pasie zieleni przy ul. Wawrzyszewskiej. Jeśli nie będzie to możliwe, np. z powodu mocno rozbudowanej na tym obszarze podziemnej infrastruktury, znajdziemy dla nich inne miejsce w pobliżu.

Zieleń, która pozostanie na terenie nowej pętli w czasie robót budowlanych zostanie zabezpieczona – otoczenie krzewów i drzew zostanie odgrodzone, a pnie w razie konieczności obłożone oszalowaniem z desek. W uzgodnieniu z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy zostaną posadzone także nowe rośliny. Do obowiązków firmy budującej pętlę będzie należała także opieka nad drzewami w ciągu trzech lat od zakończenia prac – podlewanie, przycinanie koron itd.

Nowa pętla autobusowa przy skrzyżowaniu ul. J. Ostroroga z Wawrzyszewską pomieści dwa perony o długości 60 i 40 m oraz niezbędną infrastrukturę – chodniki, drogę i parking rowerowy. Zostanie także przygotowane miejsce do zamontowania ładowarek dla autobusów elektrycznych. W ramach inwestycji rozbudowana i usprawniona zostanie również infrastruktura przystankowa oraz drogowa. Nowa para przystanków planowana jest przy skrzyżowaniu ul. J. Ostroroga z Wawrzyszewską, a te znajdujące się obecnie przy siedzibie Żandarmerii Wojskowej, zostaną przeniesione bliżej bramy Cmentarza Powązkowskiego. Jednocześnie w sąsiedztwie nowych i przeniesionych przystanków zostaną wybudowane nowe przejścia dla pieszych z azylami.



Budujemy parking na Żeraniu

Trwa budowa kolejnego parkingu Parkuj i Jedź – pierwszego na Białołęce, w sąsiedztwie przystanku kolejowego PKP Warszawa Żerań. Kierowcy i rowerzyści zostawią na nim swoje pojazdy w tym roku.

Nowy parking Parkuj i Jedź na warszawskim Żeraniu powstaje w sąsiedztwie skrzyżowania ulicy Płochocińskiej z Marywilską. Podpisaliśmy umowę w formule „zaprojektuj i buduj" czyli wykonawca przygotował i zatwierdził projekty, uzyskał konieczne uzgodnienia, pozwolenie na budowę i rozpoczął prace w terenie. Dotychczas wykonano m.in. kanalizację deszczową i rozsączającą, system nawadniania oraz przyłącza sanitarne do budynku obsługi, który jest w stanie surowym otwartym. Są także gotowe fundamenty pod wiatę rowerową z panelami fotowoltaicznymi oraz ukończono zabezpieczenie skarpy. Widać również zarys dróg dojazdowych, miejsc postojowych, przygotowywana jest podbudowa pod nawierzchnię.

Parking będzie obiektem jednopoziomowym z 235 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych, w tym z miejscami przystosowanymi do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz 126 zadaszonymi stanowiskami dla rowerów. Powstaną także: punkt ładowania roweru elektrycznego, stacje ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym, miejsca postojowe „2+" dla osób dzielących podróże oraz strefy postojowe Kiss and Ride. Projekt zieleni zakłada nasadzenia krzewów i drzew wzdłuż ogrodzenia od strony ulicy Marywilskiej oraz w pasach zieleni pomiędzy miejscami parkingowymi. Od strony zachodniej zaprojektowano 170 metrowy żywopłot, który odizoluje teren od ruchu kolejowego. W gabionowe ogrodzenie parkingu projektanci także wkomponowali roślinność. Na parkingu będą wykorzystywane odnawialne źródła energii. Parking zostanie także wyposażony w nowoczesny System Pobierania Opłat.

Projekt budowy parkingów strategicznych P+R w Warszawie jest dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w cele Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+. ■



Fundusze Europejskie Program Regionalny
Rzeczpospolita Polska
Mazowsze. serce Polski
Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Warszawski Transport Publiczny zawozi na szczepienia

Warszawa przygotowała punkty szczepień powszechnych przeciw COVID-19. Do wszystkich można dojechać Warszawskim Transportem Publicznym.

Stolica przygotowała program „Warszawa szczepi", w ramach którego powstały cztery miejskie punkty szczepień powszechnych. Największy z nich jest na stadionie warszawskiej Legii.

Autobusy linii **901** zapewniają dojazd na szczepienia z Dworca Centralnego, przez centrum miasta, z dogodnymi przesiadkami z obu linii metra. Autobusy jadą trasą:

DW. CENTRALNY – E. Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży – Książęca – Rozbrat – Łazienkowska – ROZBRAT, a w przeciwną stronę:

ROZBRAT – Łazienkowska – Rozbrat – Książęca – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Świętokrzyska – al. Jana Pawła II – DW. CENTRALNY.

Autobusy linii 901 kursują w godzinach 7.30 – 18.40 co 15 minut.



Oprócz specjalnie uruchomionej linii, dojazd do stadionu Legii zapewniają autobusy: **107**, **108**, **138**, **143**, **151**, **159**, **162**, **182**, **187**, **188**, **411**, **502**, **514**, **520**, **523** i **525** – zatrzymują się one na przystanku Rozbrat. Powrót do



centrum miasta umożliwiają również linie **109** i **171**.

Autobusy linii 901 można szybko rozpoznać dzięki specjalnemu oznakowaniu umieszczonemu na ich tyle.

Dojazd do pozostałych punktów szczepień

Do innych punktów szczepień również można dotrzeć Warszawskim Transportem Publicznym. Miejskie punkty są na Targówku, Białołęce i w Wawrze.

I tak, do hali sportowej OSiR Targówek przy ulicy M. Ossowskiego 25 dojazd zapewniają linie **120**, **156**, **160**, **212**, **269** i **527**, autobusy zatrzymują się na przystanku DKS Targówek. Niedaleko hali znajduje się również stacja II linii metra – Targówek Mieszkaniowy.

Kolejny punkt to Białołęcki Ośrodek Sportu przy ulicy Strumykowej 21. Chętni, którzy chcą skorzystać ze szczepienia, dojadą do przystanku Nowodwory tramwajem linii **2** lub autobusami linii: **126**, **186**, **211**, **509**, **516** i **518**.

Czwarty punkt szczepień znajduje się przy ulicy Żegańskiej 1 w Wawerskim Centrum Kultury. Najbliższy przystanek WTP to Wawer-Ratusz, na którym zatrzymują się autobusy linii: **115**, **119** i **147**. Dodatkowo można skorzystać z pociągów SKM linii **S1** i Kolei Mazowieckich **R7** wysiadając na stacji PKP Międzylesie. ■

Autobusem 800 do Palmir

Autobusem linii 800 można dojechać do palmirskiego miejsca pamięci. To także pomysł na weekendowy spacer po Puszczy Kampinoskiej.

Autobusy linii 800 kursują we wszystkie weekendy, święta i 4 czerwca trasą:

METRO MŁOCINY – al. gen. M. Wittek – Pułkowa – Kolejowa – szosa gdańska – palmirska droga – PALMIRY-MUZEUM.

Muzeum – Miejsce Pamięci Palmiry upamiętnia egzekucje w Palmirach i na terenie Puszczy Kampinoskiej w latach 1939–1943. Zobaczyć tu można wystawę, na której prezentowane są m. in. fotografie i pamiątki związane z życiem ofiar, niemieckie zaświadczenia o śmierci więźniów oraz fotokopie podziemnej prasy z informacjami o egzekucjach. W kilkudziesięciu gablotach znajdują się przedmioty z ekshumacji, które pozwoliły na identyfikację ofiar, korespondencja rodzin poszukujących bliskich, pisma i protokoły PCK. Na cmentarzu spoczywa tu m.in. lekkoatleta Janusz Kusociński i marszałek Sejmu Maciej Rataj.

Wizytę w muzeum można połączyć ze spacerem i do domu wrócić również komunikacją miejską. Najkrótsza wycieczka to ścieżka dydaktyczna „Wokół Palmir" gdzie poznamy faunę i florę oraz wydmy typowe dla Kampinoskiego Parku Narodowego czy miejsca związane z historią – kamień Orlika upamiętniający starcie polskich tankietek z niemieckimi czołgami i nasypy kolejowe pozostałe po magazynach amunicji. Na dłuższą wycieczkę można pójść czarnym szlakiem przez ścieżkę dydaktyczną „Do Karczmiska" na pętlę Skibińskiego w Truskawiu, skąd odjeżdżają autobusy linii 210 czy niebieskim szlakiem do Pociechy, a następnie zielonym przez uroczysko „Na Miny" do Dziekanowa Leśnego, gdzie zatrzymują się autobusy linii 150. Bezpośrednio z muzeum, przez Mogilny Mostek, prowadzi tu też czerwony szlak. ■



fot. Dominik Obara

Zmiany w rozkładach jazdy

Rządowe rozporządzenia stopniowo łagodzą epidemiczne ograniczenia życia społecznego. Warszawski Transport Publiczny dostosowuje się do nowych zasad – przywróciliśmy nocne kursy metra, zwiększyliśmy częstotliwość kursowania tramwajów.

Na tory ponownie wyjechały nocne pociągi metra. Pasażerów wożą w noce z piątków na soboty oraz z sobót na niedziele. To w sumie ponad 30 kursów na każdej linii wykonywanych od północy do ok. godz. 3.00 rano.

Do swoich podstawowych rozkładów jazdy w dni powszednie wróciły tramwaje. Składy linii magistralnych: **1**, **2**, **9**, **17** (wraz z linią **41**) i **33** podjeżdżają na przystanki co cztery minuty w szczycie, a poza szczytem – co sześć. Tramwaje linii zwykłych: **3**, **4**, **6**, **7**, **10**, **11**, **13**, **14**, **15**, **18**, **20**, **22**, **23**, **24**, **25**, **26**, **27**, **28**, **31** i **35** zabierają pasażerów odpowiednio co osiem i dwanaście minut.

Do podstawowych rozkładów jazdy w dni powszednie wróciły także autobusy linii: **133**, **135** i **522**.

Więcej pasażerów

Od 15 maja zmieniły się także ograniczenia w liczbie pasażerów. W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego może podróżować tyle osób, ile wynosi 50 proc. wszystkich miejsc – siedzących i stojących – w pojeździe. Połowa miejsc siedzących powinna pozostać wolna. ■

Zamiatarki na szynach

Na torowiskach możemy spotkać nie tylko tramwaje. Nocami wjeżdżają tam też pojazdy do sprzątania – zamiatarki i zmywarki. O czystość „ulic" dla tramwajów dba Zarząd Oczyszczania Miasta.

Sprzątamy torowiska

Torowiska tramwajowe to miejsca, które są pod specjalnym nadzorem służb oczyszczania. Kiedy nocą tramwaje wracają do zajezdni, na tory mogą wjechać pojazdy porządkowe. Utwardzone torowiska oraz te wbudowane w nawierzchnię jezdni są sprzątane tak jak ulice - Zarząd Oczyszczania Miasta zleca ich regularnie zamiatanie i zmywanie. Takie porządki na mokro obejmują w Warszawie ponad 300 tys. m^2 torowisk.

Nocne porządki

Porządki na torowiskach mogą odbywać się wtedy, gdy nie kursują tramwaje czyli w czasie nocnej przerwy. Służby oczyszczania na wykonanie pracy mają niewiele czasu, bo tylko około czterech godzin. Te trasy, na które nie może wjechać sprzęt, jak np. fragmenty torowisk przy ul. Grochowskiej, zamiatane są ręcznie przez ekipy porządkowe. Sprzątanie tras tramwajowych, podobnie jak w przypadku ulic, jest prowadzone od wiosny do jesieni. W tym roku Zarząd Oczyszczania Miasta planuje oczyścić torowiska ponad 120 razy. O czystość i stan techniczny samych torów dbają Tramwaje Warszawskie.



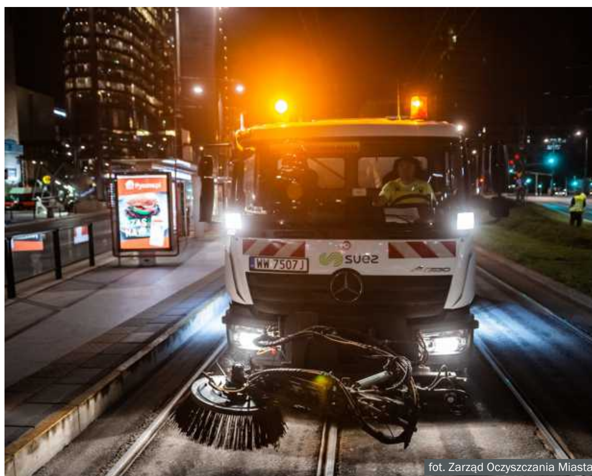
fot. Zarząd Oczyszczania Miasta

Sprzątanie uzależnione od pogody

Jak pokazała tegoroczna wiosna, nawet w kwietniu mogą pojawić się jeszcze nocne przymrozki. Dlatego harmonogram i rodzaj prac jest elastyczny i dostosowywany do warunków pogodowych. Aby na torowiska mogły wyjechać zamiatarki i zmywarki, konieczne są dodatnie temperatury w dzień i w nocy. Woda, zawsze używana podczas sprzątania, przy przymrozkach mogłaby powodować zagrożenie gołoledzią. Jeśli padają ulewne deszcze, prace też są wstrzymywane. Podobne zasady dotyczą organizacji porządków na ulicach.

Czysta Warszawa – kompleksowa sprawa

- Sprzątanie torowisk to część kompleksowego systemu dbania o czystość w stolicy – mówi Robert Szymański, dyrektor ds. Technicznych Zarządu Oczyszczania Miasta. – Wymagamy od firm, które działają na nasze zlecenie, wysokich standardów wykonania prac, ponieważ to przekłada się na efekt czystego miasta. Na co dzień dbamy o to, żeby Warszawa była miastem, w którym mieszkańcy i turyści mogli wysoko oceniać czystość i porządek – dodaje. Przez ostatnie lata wyniki corocznego badania Barometr Warszawski pokazują, że ponad 90 proc. mieszkańców jest zadowolonych z czystości w mieście.



fot. Zarząd Oczyszczania Miasta

NOC MUZEÓW 2021
ZDJĘCIA - LESZEK PECZYŃSKI



Autobus Renault TN6 z 1933 roku wraz z najstarszym elektrycznym tramwajem (typ A z 1907 roku) otwierają paradę z okazji Nocy Muzeów.

Autobus posiada bliźniaczą konstrukcję do przedwojennych warszawskich wozów Somua i na taki został wystylizowany.



Najstarszy autobus z kolekcji KMKM – Chausson AH48 z 1951 roku



Pochodzący pierwotnie z Wrocławia wagon tramwajowy typu Lw z 1925 roku wraz z wyjątkowym jelczem „ogórkiem” w wersji cabrio



Pojazdy lat 70. XX wieku – wagon 105Na (1975) nr 1000 (pierwszy tego typu w Warszawie) wraz z odbudowanym w 2020 roku jelczem PR110U (1978) z kolekcji KMKM.



Niewątpliwie wieloletni król warszawskiej komunikacji – popularny przegubowy Ikarus 280. Pojazd na zdjęciu pochodzi z 1987 roku, jednak został „ubrany" w charakterystyczny schemat kolorów z początków eksploatacji tego modelu.



Wyjazd autobusów na miejsce wystawy. Jelcz PR110U z 1978 roku mija nowego elektrycznego solarisa na ul. Słowackiego.



Konrada – kierowcę z KMKM – często można spotkać za kółkiem zabytkowych jelczy.



Wyjazd na miejsce wystawy: zabytkowe autobusy wdrapują się na wiadukt przy dworcu Gdańskim.



Spotkanie kilku pokoleń jelczy na pl. Defilad. Wyróżniający się niebieski autobus pierwotnie jeździł po ulicach Krakowa, a obecnie jest jednym z eksponatów KMKM.

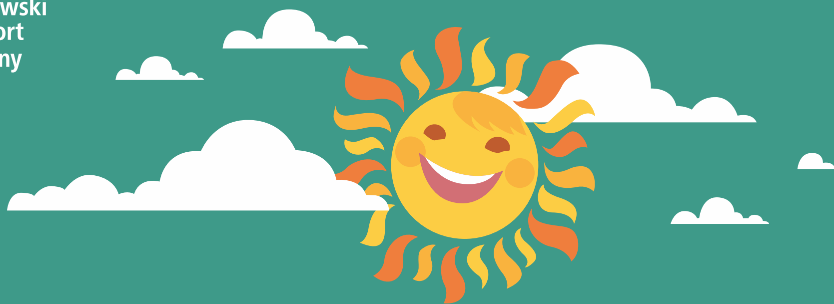


Ogórki przez wiele lat były podstawą transportu publicznego w Polsce. Na zdjęciu m.in. miejski autobus Jelcz 272 Mex nr 1983 z 1977 roku



Wiele emocji wzbudza przejazd autobusem bez dachu. Na zdjęciu „ogórek" cabrio z kolekcji KMKM. Wyprodukowany w 1976 roku.





Dzień Dziecka

1 czerwca

Małych przyjemności,
wielkich radości
najmłodszym pasażerom życzy
WARSZAWSKI TRANSPORT PUBLICZNY



Nowoczesność i tradycja

fot. Tramwaje Warszawskie

Nowe tramwaje dla Warszawy z fabryki Hyundaia są już coraz bliżej. Pierwsze dwa egzemplarze przeszły pomyślnie testy w fabryce i płyną do Polski. Jednak zanim się to stało, trzeba było wykonać ogrom pracy – na miejscu w Warszawie i w dalekiej Korei.

Pasażerowie mają dostać jak najlepszy produkt, który zapewni im wygodne i sprawne podróżowanie po stolicy, ale żeby tak się stało, trzeba wszystko starannie przemyśleć i zaplanować, uwzględniając specyfikę warszawskiej sieci tramwajowej i doświadczenia z poprzednich przetargów. Przy tak wielkich kontraktach trzeba również skrupulatnie przestrzegać przepisów, regulujących tryb zamówień publicznych i wybrać ofertę najkorzystniejszą.

Dopasowane do Warszawy

Wszystko zaczyna się od przygotowania dokumentów przetargowych, m.in. Opisu Przedmiotu Zamówienia i Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, gdzie Tramwaje Warszawskie określają, czego oczekują od nowego taboru, czyli m.in. jakie gabaryty mają mieć nowe wagony, ilu pasażerów ma się zmieścić w środku na miejscach siedzących, a ilu na stojących. Część wytycznych zapisuje się na „sztywno”, a część zostawia otwartych - do doprecyzowania z wykonawcą, który wygra przetarg. Opis Przedmiotu Zamówienia to dokument ważny nie tylko dla zamawiającego, ale też dla firm startujących w przetargu, bo na tej podstawie przygotowują oferty i określają cenę, za jaką są w stanie dostarczyć dany pojazd. Można śmiało powiedzieć, że nowe tramwaje są „uszyte na miarę” dla Warszawy, bo starają się uwzględniać specyfikę największego polskiego miasta.

- Jednym z ważniejszych założeń było to, żeby tramwaje były możliwie jak najdłuższe, ale dostosowane do długości naszych przystanków. Określiliśmy, że to mogą to być maksymalnie 33 metry. Przy tej długości na przystanku mogą się zatrzymać dwa tramwaje. Zarząd Transportu Miejskiego także przekazywał nam pewne wytyczne – mówi nam Michał Rak z Tramwajów Warszawskich, kierownik projektu, zajmujący się nowymi składami od Hyundai Rotem.

Warszawa nie ma najłatwiejszej infrastruktury tramwajowej – w mieście są nowe lub zmodernizowane torowiska ale także takie, które ułożono wiele lat temu, jest dużo skrzyżowań, rozjazdów i skrętów. Projektanci musieli tak wszystko wyliczyć, żeby przy maksymalne długości tramwaje były jednocześnie bezpieczne.



Dużym wyzwaniem było poradzenie sobie z piskami kół na skrętach, na których uciążliwość zwracali uwagę mieszkańcy. - Zdecydowaliśmy, że skrajne wózki będą skrętne i dzięki temu lepiej wpasują się w zakręty. Sztywne zawsze trą o tory, bez względu na to, jak dobrze byłyby nasmarowane. Koła są też wyposażone w absorbery hałasu – opowiada Michał Rak.

Warszawa ma też swoją specyfikę klimatyczną, o której trzeba pamiętać – lata są gorące, zimy potrafią być bardzo zimne, a pomiędzy tymi porami roku są jeszcze wiosna i jesień z obfitymi deszczami. W dokumencie OPZ są też opisane warunki klimatyczne, np. jaka jest w Warszawie średnia wilgotność. Producent musi pamiętać o tym, żeby elektronika była do tych warunków dostosowana. Klimat ma też przełożenie na zapewnienie komfortowych warunków w części pasażerskiej i kabinie motorniczego.

System klimatyzacji musi odpowiednio pracować. W przypadku nowych tramwajów określa to tzw. krzywa komfortu, która uzależnia temperaturę wewnątrz pojazdu od tej panującej na zewnątrz i dostosowuje do tego tryb pracy klimatyzacji. Jeśli w Warszawie jest mróz, to minimalna temperatura w tramwaju powinna wynosić siedem stopni Celsjusza. Z kolei przy dużych upałach, powyżej 35 stopni, system ma obniżyć temperaturę o 6 stopni. Dzięki temu pasażerowie, wchodząc do wagonu, odczują przyjemną różnicę, ale nie będą narzekali na szok termiczny. Algorytm pilnuje też, żeby ogrzewanie nie załączało się jeśli na dworze jest więcej niż 15 stopni Celsjusza.

Rozmowy, rozmowy, rozmowy

Te wszystkie zmienne trzeba było zawrzeć w dokumentach przetargowych, z którymi zapoznawali się potencjalni wykonawcy (mogli też zadawać pytania jeszcze przed rozstrzygnięciem przetargu). Wykonawcą została firma Hyundai Rotem, a to oznaczało przejście do kolejnego etapu operacji „nowe tramwaje".

- Rozpoczęliśmy serię spotkań, które były podzielone na dwie grupy, tzw. CCR, czyli przegląd projektu koncepcyjnego, dostarczonego na potrzeby postępowania przetargowego. Omawialiśmy na tych spotkaniach poszczególne części SIWZ i wyjaśnialiśmy czy obie strony tak samo rozumieją poszczególne pojęcia, czy też trzeba coś na tym etapie jeszcze doprecyzować. Ta część naszej pracy trwała około trzech miesięcy i zakończyła się w październiku 2019 roku. Następnie inżynierowie Hyundaia pracowali nad tzw. projektem szczegółowym. W grudniu 2019 roku zaczęliśmy drugi cykl spotkań, nazywanych DDR. Tam omawiany był już docelowy, „warszawski" projekt tramwaju. Określaliśmy, jak i w jakich warunkach dany komponent ma pracować – mówi Michał Rak.

Zazwyczaj takie spotkania odbywają się „na żywo", ale z powodu panujących obostrzeń epidemicznych, trzeba było przejść na tryb zdalny. W pracach brało udział ponad 100 inżynierów Hyundaia oraz ponad 20 przedstawicieli Tramwajów Warszawskich. Konieczność zdalnego kontaktowania się na pewno trochę utrudniła pracę, ale na szczęście jej nie zatrzymała.

Spotkań i dyskusji było bardzo dużo, ale oczywiście nie mogły one trwać w nieskończoność. W planie pracy nad dostarczeniem nowych tramwajów jest moment, w którym producent „zamraża dokumentację konstruk-



cyjną" i która od tego momentu staje się co do zasady wiążąca. Jeśli jednak trzeba byłoby coś jeszcze doprecyzować lub zmienić, to oczywiście można to zrobić bo projekt ma wynegocjowaną i zatwierdzoną procedurę zarządzania zmianą i w jej ramach można wprowadzać ulepszenia nawet w „zamrożonej" dokumentacji.

Potrzebna homologacja

Proces produkcji nowych tramwajów dla Warszawy to też konieczność zaplanowania współpracy z dostawcami podzespołów i surowców do produkcji. Hyundai Rotem to olbrzymia firma, która równolegle prowadzi wiele projektów, na całym świecie. Tramwaje dla stolicy Polski to tylko jedno z wielu przedsięwzięć, uwzględnionych w łańcuchu dostaw dla koreańskiego przedsiębiorstwa.

A jak wygląda samo budowanie pojazdów? Zaczęło się od spawania wózków, do których dołączane były poszczególne komponenty. Prawie równolegle wykonywane były też pudła wagonów. Praktycznie na każdym etapie produkcji odbywają się też kontrole, które mają zapewnić jak najwyższą jakość pojazdów i w efekcie bezpieczeństwo oraz komfort pasażerów. Są to tzw. testy pośrednie.

- Hyundai u poddostawców przeprowadza kontrolę pierwszej sztuki danego podzespołu, który ma być zamontowany w tramwaju. Na tej podstawie wyraża zgodę na seryjną produkcję. W większości tych kontroli uczestniczyli przedstawiciele Tramwajów Warszawskich – mówi Michał Rak.

To dopiero początek testowania. Gotowe pojazdy będą sprawdzane jeszcze wielokrotnie. Pierwszy tramwaj z danego typu przechodzi tzw. homologację. Te badania wykonuje uprawniona jednostka, a wyniki przekazuje do Urzędu Dozoru Technicznego. Listę rzeczy, które trzeba sprawdzić określa w tym przypadku rozporządzenie. Dopiero po uzyskaniu homologacji tramwajem można wyjechać na ulicę i rozpocząć kolejne testy.

- Sprawozdania z poszczególnych testów musimy dostać przed rozpoczęciem badań odbiorczych, rozszerzonych, które przeprowadzamy dla każdego pierwszego tramwaju danego typu. Sprawdzamy np. hamowanie, kiedy szyny są śliskie, poziom zużycia energii. To zajmuje około miesiąca i obejmuje każdy pierwszy egzemplarz z każdego typu, bo wykonawca dostarczy tramwaje dwukierunkowe i jednokierunkowe o długości około 33 m, a także 20 krótszych, jednokierunkowych pojazdów o długości do 24 metrów – zapowiada Michał Rak.

Ponieważ produkcja odbywa się seryjnie, to kolejne egzemplarze nie będą badane już tak szczegółowo – przejdą jednak na pewno tzw. wstępny odbiór techniczny, czyli trzydniowe badanie. Tak sprawdzony tramwaj jest prawie gotowy do tego, by zacząć wozić pasażerów w barwach Warszawskiego Transportu Publicznego. A jeśli przejedzie bez awarii około 2 500 kilometrów, to przejdzie na własność Tramwajów Warszawskich. Dostanie się do warszawskiej rodziny tramwajowej nie jest proste. W końcu tradycja zobowiązuje. ■



fot. Tramwaje Warszawskie

Zostaw auto na parkingu

Jak radzić sobie z rosnącą liczbą aut na drogach, zanieczyszczeniem powietrza i hałasem w mieście? Jednym ze sposobów jest zachęcenie kierowców, by przesiedli się do komunikacji miejskiej.

Życie powoli wraca do normalności. Coraz więcej osób przestaje pracować zdalnie i dojeżdża do pracy. Widać to także na parkingach Parkuj i Jedź, gdzie parkuje coraz więcej kierowców. W tej sytuacji warto sobie przypomnieć, jakie są zasady korzystania z tego udogodnienia i dlaczego te parkingi powstały. Odpowiedź jest prosta - dla wspólnej wygody.



Dalej WTP

Najlepiej nie wjeżdżać samochodem do centrum stolicy, jeśli nie jest to naprawdę konieczne. Jeśli ktoś mimo wszystko wyrusza z domu autem, to nie oznacza to, że musi nim dotrzeć do centrum. Może dojechać do miejsca, gdzie można zostawić samochód i dalej jechać Warszawskim Transportem Publicznym. Takim miejscem są parkingi Parkuj i Jedź (P+R). Ich system rozwija się już od 15 lat - w 2006 roku Rada m.st. Warszawy podjęła decyzję o przystąpieniu do budowy pierwszego obiektu, przy stacji metra Marymont. To nie był przypadek. Od początku chodziło o to, by miejsce parkingowe było w odległości krótkiego spaceru od dużego węzła przesiadkowego. Kolejne parkingi powstawały w miejscach wybranych według tej zasady. Dzięki parkingom Parkuj i Jedź do centrum Warszawy wjeżdża mniej samochodów, a kierowcy dojeżdżający z okolicznych miejscowości nie muszą martwić się, gdzie zaparkować auto. Mniej zużytego paliwa to mniej spalin i lepsza jakość powietrza w stolicy. W ramach sieci działa obecnie 15 parkingów, które zapewniają kierowcom 4419 miejsc postojowych, w tym 26 dla aut elektrycznych. Codziennie na tych obiektach może też zaparkować 808 rowerzystów.

Z biletem bezpłatnie

Parkingi P+R czynne są w godzinach 4.30 – 2.30. Postój jest płatny – opłata wynosi 100 zł i naliczana jest po 20 minutach od wjazdu. Bezpłatnie z P+R mogą korzystać osoby, które w chwili wyjazdu z parkingu przedstawią ważny bilet od dobowego wzwyż, tj. dobowy, 3-dniowy, weekendowy, weekendowy grupowy, 30-dniowy, 90-dniowy, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci. Taką możliwość mają też osoby uprawnione do korzystania z bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę. Za postój rowerów, motorowerów i motocykli opłata nie jest pobierana. Bezpłatne jest także ładowanie pojazdów elektrycznych.

Opłata za postój pojazdu w czasie przerwy czyli pomiędzy godziną 2.31 a 4.29 wynosi 100 zł. Przez całą dobę można parkować rowery, motorowery i motocykle oraz pojazdy elektryczne, jeśli ich użytkownik posiada Kartę EKO.

EKO parking

Na parkingach dostępne są udogodnienia dla kierowców samochodów elektrycznych. W sieci parkingów P+R obowiązuje Karta EKO. Jej posiadacze mogą bezpłatnie pozostawiać swoje auta na parkingach Parkuj i Jedź poza godzinami ich otwarcia. Karty Eko są wydawane na dany samochód elektryczny, wyłącznie dla jednego parkingu P+R. Obowiązują przez rok.

Wniosek o wydanie Karty Eko można składać w siedzibie Działu Zarządzania Węzłami Komunikacyjnymi





Zarządu Transportu Miejskiego, przy ul. J. Kasprowicza 145. Użytkownik auta elektrycznego powinien okazać dowód rejestracyjny oraz dokument potwierdzający dane (imię i nazwisko). Karty wydawane są niezwłocznie po złożeniu prawidłowo wypełnionego wniosku.

Lubiane i dobrze oceniane

Użytkownicy chętnie korzystają z sieci parkingów P+R – najlepszym dowodem jest to, że przed pandemią korzystali z tego regularnie. Wyniki badania, przeprowadzonego w 2018 roku dają powody do optymizmu. Pracownicy ZTM na sześciu parkingach zebrali 553 ankiety, a uzyskane wyniki były bardzo obiecujące i świadczą, że spełniają one swoją rolę. Zdecydowana większość ankietowanych (74 proc.) korzystało z parkingów P+R codziennie (od poniedziałku do piątku), a 18 proc. zostawiało tam samochód kilka razy w tygodniu. Tym samym około 92 proc. użytkowników można uznać za regularnie korzystających z usług parkingów Parkuj i Jedź.

Parkingi bardzo przydają się mieszkańcom metropolii – ponad połową respondentów były osoby, które zadeklarowały przyjazd spoza Warszawy: Izabelina, Józefowa, Otwocka, Starych Babic, a nawet z okolic Płońska, Sochaczewa czy Warki.

Mieszkańcy Warszawy stanowili 46 proc. ankietowanych. Wyniki ankiety pokazały, że kierowcy są wiernymi pasażerami WTP. Korzystający z parkingów najczęściej kupują przy tej okazji bilety 90-dniowe (46 proc. odpowiedzi) i 30-dniowe (43 proc.). Wśród przepytanych były również osoby deklarujące posiadanie biletów dobowych, 3-dniowych, uprawnień do bezpłatnych przejazdów oraz biletów 20, 75-minutowych.

Kierowcy dobrze oceniają też działanie sieci P+R. Prawie 91 proc. rozmówców wystawiło ocenę równą lub wyższą od 8 w 10-stopniowej skali. ■



Warszawskie Linie Turystyczne

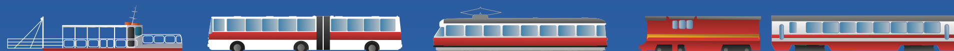
    

ZAPRASZAMY











 **www.wtp.waw.pl**





MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU
24/7
WARSZAWA 19115

Wiata robi wrażenie

W nowy wiek Warszawa wkroczyła z nowymi przystankami. Tutaj najlepiej widać, jak długa była droga od prostych słupków dla dyliżansów z XIX wieku do wygodnych wiat, które umożliwiają korzystanie z nowoczesnych technologii.

Zaprojektowane w latach 70. wiaty typu „Ł" przetrwały w stolicy kilkadziesiąt lat, ale w końcu trzeba było je zastąpić nowymi wzorami. Przełom lat 80. i 90. w całej Polsce był okresem „burzy i naporu" – dynamicznych zmian, które miały pomóc w poradzeniu sobie z wszechogarniającym kryzysem dobrze znanym z końcówki PRL. Chodziło o to, by nie wydając wielkich pieniędzy zapewnić to, czego brakowało. W tej sytuacji nie zawsze ważne były: estetyka, przemyślana koncepcja i dobry plan.

Na początku XXI wieku można było jednak zacząć myśleć inaczej. Z tego w 2004 roku narodził się pomysł przeprowadzenia konkursu na przystanek komunikacji miejskiej w Warszawie. Doświadczenia współpracy z podmiotem prywatnym już były - od lat 90. na stołecznych ulicach stały czerwone wiaty, postawione we współpracy z jedną z firm.

Zróbmy konkurs. Ale jak?

Jednoetapowy konkurs ogłoszono 1 czerwca 2006 roku. Założenia były ambitne, bo projekt powinien obejmować kilka skoordynowanych elementów: wiatę z wyposażeniem, słupek informacyjny, ławkę wolnostojącą, słup ogłoszeniowy, barierę odgradzającą, stojak na rowery oraz sezonowy pojemnik na piasek. Konkurs, w zamyśle władz stolicy, rozpoczynał większy projekt, czyli budowę nowych wiat w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. W skład jury konkursowego weszli m.in. artyści plastycy czy architekci, a z ramienia Zarządu Transportu Miejskiego kierownik Działu Zarządzania Infrastrukturą Przystankową.





Zwycięzcą konkursu zostało Towarzystwo Projektowe czyli zespół w składzie: Grzegorz Niwiński i Jerzy Porębski, we współpracy z Piotrem Stolarskim i firmą Tejbrant Polska. Według przedstawicieli jury zadecydowało m.in. niekonwencjonalne podejście autorów projektu. Co ciekawe, obrady jury były burzliwe, bo ścierały się tam dwa podejścia. Dla artystów liczył się niekonwencjonalny wygląda i nowatorskie podejście, gdy tymczasem przedstawiciel ZTM wskazywał na praktyczne aspekty funkcjonowania przystanku.

Drugi etap projektu miał wyłonić przyszłego partnera w ramach PPP – jednak jak pokazała historia, trzeba było na to poczekać jeszcze kilka lat. Życie jednak nie znosi próżni, a w stolicy cały czas modernizowano i remontowano ulice oraz torowiska tramwajowe, co dawało możliwość stawiania przy tej okazji nowych wiat. Dzięki temu powstał jeden z najciekawszych i najodważniejszych projektów chyba w całej historii warszawskiej komunikacji miejskiej.

Przystanki nie z tej ziemi

Architekt Bartłomiej Grotte jeszcze w 2006 roku zaproponował nowy wzór zadaszeń, które swoim kształtem miały nawiązywać do tunelu na trasie W-Z. Impulsem do stworzenia tego projektu był remont torowiska właśnie na tej arterii, od pętli Cmentarz Wolski do Dworca Wileńskiego. Założenia przewidywały modernizację ponad 35 przystanków, a przy czterech najważniejszych (DT Wola, Metro Ratusz-Arsenał, Stare Miasto i Dworzec



Wileński) miały stanąć zadaszenia przykrywające niemal całą długość peronów. Ostatecznie pojawiły się cztery takie „wiaty", które warszawiacy nazwali „kosmicznymi".

W czasie oczekiwania na zakończenie projektu nowych wiat w ramach PPP pewne nowości pojawiały się też na trasach autobusów. Tutaj impulsem była budowa centrum handlowego „Złote Tarasy". Wraz z nim oddano do użytku nową, zmodernizowaną pętlę autobusową „Dworzec Centralny". Pojawiły się tam tzw. wiaty kompleksowe. Zgodnie z tym założeniem pasażer od wyjścia z budynku dworca kolejowego, aż do momentu wejścia do autobusu przez cały czas miał się znajdować pod dachem (później takie rozwiązanie powielono w innych, ważnych węzłach przesiadkowych: Metro Młociny w 2008 r., P+R Al. Krakowska w 2011 r. i Dworzec Wschodni – Lubelska w 2012 roku).



Czas na drugi etap

Po kilku latach oczekiwania i żmudnych uzgodnień, udało się rozpocząć postępowanie pod nazwą „Koncesja na budowę i utrzymanie wiat przystankowych". Urząd m.st. Warszawy chciał znaleźć podmiot, który m.in. zobowiąże się do wykonania i montażu 1 580 wiat w wyznaczonych miejscach - 625 wiat w oparciu o projekt konkursowy i 955 wiat zgodnych z projektem koncesjonariusza.

Do przetargu stanęło pięć firm, a ostatecznie wybrano ofertę konsorcjum AMS S.A. i Ströer. Umowę podpisano w grudniu 2013 roku, a pierwsza wiata wykonana według projektu konkursowego została postawiona na przystanku autobusowym „Rondo Daszyńskiego" w kierunku ulicy M. Kasprzaka. Wskazywano wtedy, że między rozstrzygnięciem pierwszego konkursu, a przejściem do



etapu realizacji minęło bardzo dużo czasu i projekt zdążył się „zestarzeć". W międzyczasie jednak trwały prace nad ulepszeniem pierwotnej koncepcji, np. w wiatach „konkursowych" i „konserwatorskich" (stawianych w reprezentacyjnych rejonach miasta) dach nie jest poliwęglanowy, ale ze szkła laminowanego i hartowanego.

Nowe wiaty to nie tylko zadaszenie. W wybranych lokalizacjach oferują dostęp do wi-fi czy technologii NFC. Są tam także rozmieszczone kody QR, dzięki którym można łatwo sprawdzić rozkład jazdy autobusu lub tramwaju. Wiaty „seryjne", które zaprojektował zwycięzca postępowania koncesyjnego zaczęły się pojawiać na warszawskich ulicach od kwietnia 2015 roku. Pierwszą postawiono na przystanku Budowlana 02 na warszawskim Bródnie. Wykonane są z wytłaczanego aluminium, co czyni ją elastyczną i łatwą w dostosowaniu do warszawskich potrzeb. Dzięki temu, tam gdzie jest wąsko,



można postawić wiatę mniejszą, z kolei w ważnych punktach przesiadkowych, gdzie gromadzi się wielu pasażerów, może stanąć obiekt o wiele obszerniejszy.

To nie jedyne wiaty przystankowe, które w ostatnich latach pojawiały się w stolicy. Zarząd Transportu Miejskiego również je stawia, chociaż warto dodać, że korzysta z tych samych projektów (głównie są to wiaty tzw. „seryjne"). Rocznie takie obiekty pojawiają się w 10 – 20 lokalizacjach. Zapotrzebowania zgłaszają mieszkańcy, np. dzwoniąc na miejską infolinię, pisząc do ZTM, czy zgłaszając pomysły „swoim" radnym. Przed zrealizowaniem takiego postulatu sprawdza się „dostępność" miejsca na mapie lub w terenie, a następnie zamawia się podkład geodezyjny, żeby uniknąć sytuacji, w której prace wejdą w kolizję z instalacjami gazowymi czy elektrycznymi. Przed postawieniem przystanku przygotowywany jest też projekt organizacji ruchu, aby podjazd na przystanek był bezpieczny i dogodny dla pasażerów i kierowcy.

Warszawski Transport Publiczny cały czas rozszerza swoją sieć i nieustannie się zmienia, odpowiadając na potrzeby pasażerów i wyzwania technologiczne. Dlatego za jakiś czas do historii warszawskich przystanków można będzie dopisać nowy rozdział. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk




zakochaj się
w warszawie